



DEPARTAMENTO JURÍDICO
K 11837 (2033) /2014 ✓

Jurídico

ORD. N°.: 0681

MAT.: Atiende consulta sobre derecho a descanso para colación en los términos del artículo 34 del Código del Trabajo, del personal que labora a bordo de ferrocarriles.

ANT.: 1.- Instrucciones de 30.07.2015, de Jefe Departamento Jurídico.
2.-Memo N° 100, de 13.07.2015, Departamento de Inspección.
3.- Memo N° 44, de 02.04.2015, de Jefe Departamento de Inspección.
4.- Ord. N° 89, de 09.01.2015, de Jefe Departamento de Inspección.
5.- Memo N° 18, de 23.03.2015, de Jefe Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho (S)
6.- Memo N° 67, de 15.12.2014, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
7.-Ord. N° 1714, de 09.10.2014, de Inspector Provincial del Trabajo de Concepción.
8.- Presentación de 30.09.2014, de Empresa Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A.

SANTIAGO, 29 ENE 2016

DE : DIRECTOR DEL TRABAJO

A : **SRES. EMPRESA FERROCARRILES SUBURBANOS DE CONCEPCIÓN**
AVDA. PADRE HURTADO N° 570, 4° Piso
CONCEPCIÓN

Mediante presentación citada en el antecedente 8) ha solicitado un pronunciamiento de esta Dirección en orden a determinar si al personal que labora a bordo de ferrocarriles, afecto a la normativa especial establecida en el artículo 25 ter del Código del Trabajo les resulta aplicable la disposición establecida en el artículo 34 del Código del Trabajo que regula el descanso para colación.

Sobre el particular, cúpleme informar a Ud. lo siguiente:

El artículo 25 ter, incorporado al Código del Trabajo por el artículo único de la ley N° 20.767, publicada en el Diario Oficial de 12 de agosto de 2014, establece:

"La jornada de trabajo y descansos de los trabajadores que se desempeñan como parte de la tripulación a bordo de ferrocarriles, se regirá por las siguientes reglas:

1.- La jornada ordinaria de trabajo no podrá superar las ciento ochenta horas mensuales. La jornada diaria no podrá superar las siete horas treinta minutos continuas en el caso de transporte de pasajeros, ni las nueve horas continuas en el caso de transporte de carga, ambos períodos dentro de un lapso de veinticuatro horas.

En el caso de que circunstancias tales como el tiempo de cruzamiento de trenes, accidentes u otras difíciles de prever y que impliquen interrumpir el servicio ferroviario de pasajeros o de carga, superando los tiempos máximos establecidos en el párrafo anterior, el empleador deberá pagar las horas en exceso con el mismo recargo que establece el artículo 32. Con todo, si las contingencias descritas implicaren una demora tal que se deban sobrepasar las once horas de trabajo, el empleador deberá proveer una tripulación de relevo para la continuación del servicio.

2.- La programación mensual de los servicios deberá ser entregada al trabajador con a lo menos quince días de anticipación.

3.- Tratándose de trenes de pasajeros, el maquinista no podrá conducir más de cinco horas continuas, tras lo cual tendrá derecho a una hora de descanso imputable a la jornada diaria.

4.- Finalizada la jornada ordinaria diaria el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo de diez horas continuas, al que se agregará el tiempo necesario para el traslado del trabajador al lugar en que pernocte o descanse.

5.- Las partes podrán programar turnos de espera o llamado de hasta siete horas treinta minutos continuas dentro de un lapso de veinticuatro horas para la realización de un servicio; con todo, luego de transcurridas las horas del referido turno, el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo igual al indicado en el número 4. Las horas correspondientes a los turnos de llamado no serán imputables a la jornada mensual y deberán remunerarse de común acuerdo entre las partes. Esta retribución no podrá ser inferior al valor de la hora correspondiente a uno y medio ingreso mínimo mensual.

6.- Las reglas anteriores se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso penúltimo del artículo 38."

Del precepto legal precedentemente transcrito se desprende, en primer término, que la nueva normativa que en él se contiene regula específicamente la jornada laboral del personal que se desempeña a bordo de ferrocarriles, ya sea en transporte de pasajeros o de carga, precisando que

ésta tendrá un límite máximo de 180 horas mensuales, como asimismo, los descansos de dichos dependientes.

Debe hacerse presente que este Servicio, mediante dictamen N° 3986/060, de 14.10.2014, fijó el sentido y alcance del artículo 25 ter del Código del Trabajo, precisando que si bien la jornada ordinaria se mantiene en 180 horas mensuales, la nueva normativa establece un límite a la jornada diaria del aludido personal, estableciendo que ésta no podrá exceder de siete horas treinta minutos o de nueve horas continuas, según se trate de transporte de pasajeros o de carga, respectivamente, dentro de un lapso de 24 horas. El mismo pronunciamiento aclara que si por circunstancias especiales derivadas de accidentes, cruzamiento de trenes u otras difíciles de prever que impliquen interrumpir el servicio ferroviario, sea de pasajeros o de carga, el empleador debe pagar las horas de exceso sobre las 7,30 o 9 horas, según el caso, en la forma establecida en el artículo 32 del Código del Trabajo, esto es, con el recargo del cincuenta por ciento sobre el sueldo convenido para la jornada ordinaria, señalando que el empleador deberá proveer personal de relevo si el retraso producido a causa de las señaladas circunstancias implica sobrepasar las once horas de trabajo.

Por su parte, la nueva normativa contenida en los numerales 3 y 4 del artículo 25 ter establece el tiempo máximo de conducción y descanso al final de la jornada.

Así, el primero de dichos preceptos, previene que el personal de maquinistas del transporte de pasajeros no podrá conducir más de 5 horas continuas, tras las cuales deberá gozar de un lapso de descanso equivalente a una hora, imputable a la jornada diaria. Al respecto, en el citado dictamen se precisa que ello significa que tal lapso debe ser considerado para computar la duración de la jornada diaria de dichos trabajadores.

Por su parte, el numeral 4 del mencionado artículo 25 ter, consagra el derecho de los trabajadores de gozar de un descanso al final de la jornada diaria de, a lo menos, diez horas continuas. Como es dable apreciar, el lapso establecido por el legislador tiene el carácter de mínimo, lo cual permite afirmar que las partes estarán facultadas para convenir un lapso superior para tal efecto.

La nueva normativa regula asimismo, entre otros aspectos, la programación de turnos de espera o llamado, facultando a las partes de la relación laboral para programarlos previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Existencia de acuerdo expreso de las partes al respecto.
- b) No podrán exceder de siete horas treinta minutos continuas dentro de un lapso de veinticuatro horas.
- c) El trabajador deberá gozar a continuación del respectivo turno, de un descanso mínimo de diez horas continuas.
- d) Las horas comprendidas en los aludidos turnos no serán imputables a la jornada ordinaria de 180 horas mensuales, lo cual

implica que su existencia no altera dicho máximo, vale decir, no se consideran para el cómputo del mismo.

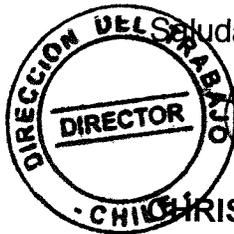
e) El tiempo que comprendan tales turnos deberá ser remunerado en la forma que acuerden las partes, no obstante lo cual la suma que se acuerde por tal concepto no podrá ser inferior al valor de la hora correspondiente a uno y medio ingreso mínimo mensual.

Como es dable apreciar, el legislador se ha encargado de regular de manera especial la jornada laboral y los descansos a que tienen derecho los trabajadores que se desempeñan a bordo de ferrocarriles, atendidas las singulares particularidades y características de la labor que desarrollan.

En este contexto cabe recordar que dentro de las reglas de interpretación que reconoce nuestro Código Civil está aquella que prescribe que las leyes especiales prevalecen sobre las generales. Al respecto, la doctrina ha señalado que *"Esta regla de carácter universal es de toda lógica. Si el legislador dicta una ley sobre una materia determinada quiere decir que desea sustraerla de la regulación general. Sería absurdo, entonces, hacer prevalecer ésta sobre aquella. Por otra parte, una ley particular supone un estudio expreso de la materia que regirá. Este principio de la especialidad lo reconoce el Código Civil en sus artículos 4 y 13. (Curso de Derecho Civil, Alessandri - Somarriva-Vodanovic, Tomo 1, Vol. 1, pág. 139.)*

Atendido todo lo expuesto y considerando que, como ya se expresara, el ordenamiento jurídico vigente ha establecido para los trabajadores de que se trata un régimen especial de jornada ordinaria de trabajo equivalente a 180 horas mensuales distribuidas en la forma indicada, como asimismo, de los descansos a que tienen derecho dichos dependientes, resulta dable concluir que ésta es la normativa por la cual deben regirse en tales aspectos, no resultando aplicable a su respecto la norma general establecida en el artículo 34, inciso 1º del Código del Trabajo, conclusión que es compartida por el Departamento de Inspección de este Servicio según se manifiesta en Memo de antecedente 2).

En consecuencia, sobre la base de las disposiciones legales, jurisprudencia administrativa invocada y consideraciones expuestas, cúmpleme manifestar a Ud. que no resulta aplicable al personal que labora a bordo de ferrocarriles, regido por el artículo 25 ter del Código del Trabajo la disposición contenida en el artículo 34, inciso 1º, del Código del Trabajo, sin perjuicio de lo que las partes pudieren acordar sobre el particular.



Saluda a Ud.,

CHRISTIAN MELIS VALENCIA
ABOGADO
DIRECCIÓN DEL TRABAJO

JFCC/RGR/SMS
Distribución:

- Jurídico, Partes, Control